

mr. Renato Humić, dipl. ing. prom.

POBOLJŠANJE PLANIRANJA I KOORDINACIJE REGIONALNIH PROMETNIH SUSTAVA JAVNOG PRIJEVOZA ZA BOLJU POVEZANOST S NACIONALNIM I EUROPSKIM PROMETNIM MREŽAMA (TEN-T) U SKLADU S ODREDBAMA UREDBE 1370/2007 (PSO) – PROJEKT CONNECT2CE

1. Uvod

PSO ugovor (*Public Service Obligation*) jest vrsta koncesijskog ugovora kojim državna institucija potiče (najčešće) prijevoznčko trgovačko društvo da na određenome području organizira prijevoz, iako to nije uvijek ekonomski opravdano. Ukratko, država ili jedinica lokalne samouprave, radi društvenog interesa, plaća nekome poduzeću odnosno subvencionira ga da pruža prijevoznu uslugu na određenoj relaciji odnosno na određenome području jer u normalnim (tržišnim) okolnostima nema dovoljno zainteresiranih pružatelja usluga.

Definiranje i sklapanje PSO ugovora (usluge javnoga željezničkog i cestovnog putničkog prijevoza) moguće je između nacionalnog putničkog prijevoznika i nadležnog ministarstva koje predstavlja državu u vidu jedinstvenog i unificiranog modela. Čimbenici koje treba uzeti u obzir prilikom sklapanja ugovora jesu vozni red, tip i vrsta vozila, financiranje vozila, financiranje vožnji, zahtjevi kvalitete, utjecaj ponašanja korisnika i očekivani prihodi. Za sklapanje takve vrste ugovora potrebno je predočiti i metodologiju odnosno obrazložiti potrebe za dodatnim sufinanciranjem zbog nedovoljno financijskih sredstava za održivo poslovanje društva. Budući da su istraživanja u zračnome i pomorskom prijevozu naprednija i eksponiranija, dok je željeznica manje zastupljena, saznanja i postignuća kod svih vrsta prijevoza otvaraju mogućnosti istraživanja i nadogradnje radnih procesa željezničkih prijevoznika.

Jedini nacionalni željeznički prijevoznik u Republici Hrvatskoj jest HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) koji se bavi putničkim prijevozom te unutar željezničkog tržišta

nema konkurenciju, međutim liberalizacijom hrvatskog željezničkog tržišta bit će omogućen ulazak drugih prijevoznika. Iako HŽPP nema konkurenata kao željeznički prijevoznik, konkurencijom ne treba smatrati samo onu izravnu, već i onu zamjensku koja putniku omogućuje višestruki izbor, i to između autobusa, zrakoplova, a ponajprije osobnog automobila. Time je HŽPP suočen s problemom održivosti prijevozne usluge na pojedinim linijama u unutarnjemu prijevozu, a zbog troškova koje nije moguće pokriti iz prihoda nastalih izravnom prodajom prijevoznih usluga. S obzirom na to da okosnicu poslovanja HŽPP-a čini upravo unutarnji putnički prijevoz, u dosadašnjoj praksi subvencioniranja putničkog prijevoza realni troškovi poslovanja pokrivali su se iz državnog proračuna u obliku izravne subvencije ili poticanja putničkog prijevoza željeznicom na godišnjoj razini. Zbog toga su neophodne promjene u dosadašnjem načinu subvencioniranja prijevoza te uvođenje kriterija učinkovitijeg poslovanja. Na temelju Uredbe 1370/2007, koju svaka država tumači na svoj način te je prilagođava svojim potrebama, neophodno je definirati parametre na temelju kojih je moguće procijeniti troškove određene relacije odnosno linije te sukladno tome tražiti financijsku pomoć. U Republici Hrvatskoj državne subvencije iznimno su važne i za HŽ Putnički prijevoz, i to zbog udovoljavanja uvjetima koje tržište nameće kao ključne kriterije za pružanje prijevozne usluge. Usluga koju pruža HŽ Putnički prijevoz od općeg je gospodarskog interesa i za takvu uslugu sklapa se ugovor PSO. Problem je u tome što takav ugovor nije unificiran te ga je moguće mijenjati iz godine u godinu, ovisno o čimbenicima koje mora sadržavati. PSO ugovor moguće je mijenjati promjenom čimbenika kao što su vozni red, tip i vrsta vozila, zahtjevi kvalitete te ponašanje korisnika i očekivanih prihoda. Željeznički prijevoznik neophodno mora definirati svoje unutarnje organizacijsko ustrojstvo kako bi se aktivno uključio u provedbu uredbe te time sebi osigurao stabilno i učinkovito dugoročno poslovanje. Takva načela dugoročno učinkovitog poslovanja vrijede za sve željezničke prijevoznike u Europi, a ne samo u Republici Hrvatskoj.



Slika 1. Karakteristike projekta CONNECT2CE

S time na umu odnosno u cilju bolje povezanosti zemalja u srednjoj Europi pokrenut je projekt CONNECT2CE kojim se sudionike želi potaknuti na sklapanje PSO ugovora kako između države i prijevoznika tako i između prijevoznika.

2. Program INTERREG – projekt CONNECT2CE

U sklopu programa INTERREG Srednja Europa pokrenut je projekt CONNECT2CE koji traje 36 mjeseci odnosno od 1. lipnja 2017. do 31. svibnja 2020.

Trinaest partnera iz sedam zemalja Srednje Europe u tome projektu ima specifičan cilj, odnosno sudjelovanjem u projektu CONNECT2CE žele poboljšati planiranje i koordinaciju regionalnih prometnih sustava javnog prijevoza radi bolje povezanosti s nacionalnim i europskim prometnim mrežama. Cilj je projekta adresirati lošu pristupačnost regionalnih i perifernih područja te područja uz granicu do glavnih TEN-T prometnih središta u urbanim područjima. Ukupna vrijednost projekta iznosi 2,8 mil. eura.

Voditelj projekta je CEI (*Central European Initiative – CEI*) iz Trsta, koji je odgovoran za koordinaciju, svakodnevnu komunikaciju kao i za upravljanje radnim aktivnostima svih paketa. Osim koordinacijskih aktivnosti, njihova je zadaća osmisliti eksternu procjenu sustava koji će biti odgovoran za osiguravanje kvalitete ishoda rada ostalih partnera projekta.

Partneri na projektu jesu zemlje Srednje Europe, odnosno Italija, Slovenija, Austrija, Češka, Mađarska, Njemačka i Hrvatska, čijim će se zajedničkim snagama postići teritorijalna povezanost, olakšati prekogranična suradnja te unaprijediti intermodalnost između prometnih grana.

Partneri iz Italije jesu EURAC, FUC i VER iz pokrajina Bolzano i Udine te iz regije Veneto. Europska akademija u Bolzanu (*European Academy of Bolzano/Bozen – EURAC*) voditelj je radnog paketa T2 te je zadužena za prikupljanje podataka, opskrbu primjerima najbolje prakse, analize i mjere odabrane za jugoistočni Tirol i talijansku regiju koje uključuju transnacionalni i periferni željeznički promet, integrirane karte i informacijske sustave. Jamči difuziju projektnih rezultata dionicima na lokalnoj i transnacionalnoj razini. Prijevoznik FUC (*Società Ferrovie Udine-Cividale – Udine Cividale Railways Company Ltd.*) iz Udina aktivno će sudjelovati u svim aktivnostima jer su regionalne i prekogranične putničke usluge vrhunac njihove misije. Oni će implementirati eksperimentalni produžetak pružanja usluge vlaka MICOTRA do Trsta. Na toj relaciji bit će omogućena usluga prijevoza dva puta dnevno te prodaja karata u vlaku. VER odnosno Veneto regija iz Italije svojim nacionalnim i regionalnim iskustvom doprinosi poboljšanju međuregionalne i prekogranične povezanosti uz pomoć PSO/PSC ugovora, usklađivanja voznog reda, prekograničnih usluga kao i integriranih karata. Osim što će imati priliku vidjeti primjere najbolje prakse ostalih partnera, VER će se usmjeriti na periferna područja i njihovo uključivanje na glavne mreže.

Mađarska i partner GySEV (*Győr-Sopron-Ebenfurt Railway Corp.*) doprinijeti će mapiranju veza javnoga putničkog prijevoza duž granica triju država: Austrije, Slovenije i Mađarske. Njihove pilot-aktivnosti usmjerene su na povezivanje perifernih područja duž granica glavnim željezničkim relacijama. Mađarski istraživački institut KTI (*Institute for Transport Sciences. Non Profit Ltd.*) zadužen je za radni paket T1 te će projektu dati tehnički i znanstveni doprinos. Zaduzen je za razradu transnacionalnog alata povezivanja i usklađivanja voznog reda, integrirane karte te *e-ticketing*. Njihov pilot-projekt odnosi se na usklađivanje voznog reda autobusa i vlakova na mađarskoj granici u uskoj suradnji GySEV-a i RMB-a. RMB (*Regional Management Burgenland Ltd.*) iz Austrije usmjeren je na definiranje pravnog okvira kojim će biti omogućene prekogranične mikrousluge javnog prijevoza. Uspostava prekograničnog PSO ugovora bit će osmišljena tako da se bolje povežu dvije regije, dvije zemlje, regionalne i nacionalne prometne mreže te prometna čvorišta.

Glavna aktivnost slovenskog partnera Prometnog instituta Ljubljana d.o.o. (PIL) usmjerena je na strateški pravni okvir poboljšanja regionalnog i prekograničnog prijevoza te na koordiniranje radnog paketa T3. Riječ je o koordinaciji aktivnosti usmjerenih na integrirane karte, tarifni sustav i javni putnički prijevoz na području Srednje Europe. PIL će koordinirati aktivnosti oko pripreme transnacionalne strategije koja će ukazivati na neophodna poboljšanja i implementaciju na po-



Slika 2. Promocija projekta CONNECT2CE – zajednica Interreg Central Europe

dručjima prekograničnih željezničkih usluga i veza s javnim oblicima prijevoza, poboljšanjima multimodalnog integriranog sustava prodaje karata i tarifnog sustava. Sudjelovanjem u projektu Slovenske željeznice (SŽ) svojim korisnicima prijevoza žele omogućiti bolju uslugu te žele omogućiti povezivanje s drugim prijevoznicima, pogotovo onima u perifernim područjima. U sklopu svojih pilot-aktivnosti SŽ će uvesti integriranu prijevoznu kartu na relaciji Ljubljana – Villa Opicina te uspostaviti PSO ugovor s Hrvatskom odnosno HŽ Putničkim prijevozom.

Češka i partner RZA (*Regionální rozvojová agentura – Regional Development Agency of the Pilsen Region*) doprinose projektu implementacijom pilot-akcija poput mrežnog portala za rezervaciju bicikala u kolodvorima na relaciji koja povezuje periferna područja. Time se pospješuje model prijevoza „od vrata do vrata“ kojim se ljude motivira na korištenja javnog prijevoza umjesto osobnog prijevoza za svakodnevna putovanja.

Partner iz Njemačke VBB (*Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Public Transport Authority Berlin-Brandenburg*) implementirat će pilot-aktivnost u sklopu nove usluge prekograničnog prijevoza. One se odnose na putovanja na velikim udaljenostima te na rješavanje lokalnih prometnih pitanja između Njemačke i Poljske. Istražit će se potencijal za poboljšanje usluga kao i potencijalna ulaganja u vozni park te usklađivanje voznog reda. Svojim iskustvom i ekspertizom VBB i njegovi stručni partneri doprinijet će projektu na više razina.

Hrvatski partner iz Rijeke Klaster intermodalnog prijevoza (KIP) zadužen je za radni paket Komunikacije te za implementaciju pilot-aktivnosti između Hrvatske i Slovenije. Njegova je zadaća pratiti sva



Slika 3. Karta CE s partnerima projekta

važna događanja svih partnera na projektu kao i njihovo objavljivanje na službenim mrežnim stranicama. Promocija projekta kao i njegovih rezultata te implementacija pilot-aktivnosti dio su radnog paketa kojim se predstavljaju inovativna prijevozna rješenja i utječe na javni prijevoz.

3. Uloga HŽPP-a u procesu integracije i implementacije PSO-a

HŽPP je nakon pripremnih aktivnosti u 2014. i 2015. s danom 1. lipnja 2017. službeno započeo svoj rad na projektu CONNECT2CE u sklopu programa INTERREG Srednja Europa. Sudjelovanje u projektu temelji se na izradi financijskog modela PSC-a na međunarodnoj razini za postojeće vlakove koji voze između Hrvatske i Slovenije na relaciji Zagreb – Ljubljana. HŽPP kao punopravni partner projekta svoje aktivnosti dijeli na dva pilot-projekta u sklopu radnih paketa T1 i T2.

Početne aktivnosti HŽPP-a uključuju izradu SWOT analize uz pomoć dionika Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koja pokazuje potrebu za teritorijalnom povezanosti raznih dijelova države kao i za prekograničnom suradnjom. Uloga MMPI-a u projektu jest pratiti implementaciju pilot-aktivnosti, pružati podršku kada je ona potrebna, prepoznati važnost nacionalnog PSC-a, testirati transnacionalne alate i prihvatiti transnacionalnu strategiju. Konačni je rezultat, osim konkretnog ugovora, i teritorijalna strategija koja ukazuje na poboljšanje regionalnog i prekograničnog prijevoza.

Za prvi pilot-projekt, tzv. bilateralni PSC, potrebno je razraditi mogućnosti sklapanja PSO ugovora uz pomoć resornih ministarstava Hrvatske i Slovenije te uspostaviti financijski model između dviju zemalja. Za sklapanje takvog ugovora neophodno je razraditi strategiju te ostalim aktivnostima analizirati mogućnosti poticanja suradnje.

Prednost sklapanja takvoga međunarodnog PSO ugovora jest dugoročno ugovaranje usluge na određenoj relaciji, čime bi se HŽPP-u omogućilo etabliranje na tržištu usluga odnosno održivo planiranje poslovnih operacija. Cjelokupni projekt nije zamišljen tako da HŽPP ostvaruje ekonomske prednosti, već da svojim korisnicima pruži održivu međunarodnu uslugu.

Drugi pilot-projekt, odnosno regionalno/periferno povezivanje kao nastavak ugovora, usmjeren je na bolje povezivanje perifernih područja s većim čvorištima te na omogućivanje kvalitetnijeg putovanja korisnicima. Povezivanje uslijed usklađivanja voznog reda lokalnog prijevoza ciljana je odrednica diseminacijske aktivnosti.

Opći ciljevi projekta u koje se HŽPP uklapa i koje promovira jesu:

1. poboljšanje integracije usluga javnog prijevoza u sekundarnim i tercijarnim čvorištima s TEN-T mrežom
2. unapređenje regionalne pristupačnosti TEN-T čvorištima javnog prijevoza
3. razvoj unutarnjih prometnih poveznica u Srednjoj Europi promoviranjem usluga javnog prijevoza
4. promoviranje ICT rješenja za učinkovitije usluge javnog prijevoza u Srednjoj Europi
5. poticanje svjesnosti sudionika javnoga putničkog prijevoza o emisiji ugljičnog dioksida prilikom korištenja osobnih automobila.

Promicanjem općih ciljeva i njihovom implementacijom očekuju se rezultati kao što je promoviranje ekološki prihvatljivih oblika javnog prijevoza na način da se unaprijedi dostupnost mulimodalnih punktova u sklopu gradova čvorišta. Osim toga, razvoj novih organizacijskih rješenja na području PSO-a za transnacionalni javni prijevoz u Srednjoj Europi, razvoj inovativnih usluga ili izgradnja na postojećim primjerima dobre prakse, poboljšanje regionalne i transnacionalne mobilnosti putnika, uzevši u obzir prometne strategije multimodalnosti i prometa s niskom emisijom ugljičnog dioksida te mapiranje trenutnog stanja sustava izdavanja karata i tarifnog sustava u regionalnome i transnacionalnome putničkom prijevozu, i razvoj njihovih smjernica dio su projektnih zadaća i njegovih općenitih ciljeva.

Vlastite troškove moguće je pokrivati na samo nekoliko transnacionalnih i nacionalnih željezničkih prometnih relacija te na njima željeznička poduzeća pružaju prijevozne usluge na vlastiti rizik i trošak. Većina relacija ne može se sufinancirati vlastitim prihodima i zato su potrebne subvencije. Vlade ili javna tijela omogućuju subvencije za područja gdje postoji interes javnosti.

Uz pretpostavku da su preduvjeti zadovoljeni, subvencije se dodjeljuju na pravaoaljeni zakonski način odnosno za države članice EU-a u skladu s Uredbom 1370/2007 odnosno PSO ugovorom. Implementacija PSO-a složen je proces koji zahtijeva znatna financijska sredstva, vrijeme i posvećenost. Svaka država članica EU-a ima drugačije stajalište kao i status implementacije PSO-a, a većina ih je vezana uz specifične izazove i općeniti pravni okvir svake države.

Glavni izazovi implementacije PSO-a jesu:

Zakonodavstvo:

- prihvaćanje europske regulative u nacionalni zakon

- ako je to potrebno, prilagodba pratećih pravnih akata

Institucionalni:

- neophodnost imenovanja kompetentnog tijela
- određivanje nadležnosti kompetentnog tijela
- izgradnja kapaciteta i stjecanje znanja u sklopu nadležnog tijela

Organizacijski:

- mogućnost reorganizacije željezničkih usluga
- mogući koncept integrirane karte, organizacija prijevoza i izdavanje karata
- transparentnost.

Važnije od svega za pravilnu pripremu i dizajn javne usluge željezničkog prijevoza, pogotovo natječajne usluge, jesu jasan analitički pregled trenutnog stanja željezničkih usluga u određenoj regiji, definiranje dugoročnih ciljeva odgovornoga javnog tijela te korelacija između standarda uslužnosti i potencijala potražnje.

4. Zaključak

Projekt CONNECT2CE teži svladavanju prepreka koje onemogućuju teritorijalnu suradnju u smislu regionalne, periferne i prekogranične suradnje prijevoznih poduzeća prema glavnim regionalnim/nacionalnim EU-ovim prometnim mrežama i čvorištima te od njih. Ideja projekta nastala je na temelju dugogodišnjeg fenomena urbanizacije kao posljedice iseljavanja ljudi iz ruralnih područja odnosno depopulacijom stanovništva nastali su izazovi u organizaciji učinkovitog prijevoza, što ujedno pridonosi negativnome trendu smanjivanja potreba za javnim prijevozom u ruralnim područjima i u konačnici ukidanju usluga javnog prijevoza.

CONNECT2CE želi poboljšati kvalitativno i kvantitativno razumijevanje te podići razinu svjesnosti trenutačne i buduće potrebe za uslugama regionalnoga javnog prijevoza u Srednjoj Europi te ustupiti projektnim partnerima, nadležnim tijelima i regionalnim javnim prijevoznicima alate i vještine kojima će unaprijediti svoje prijevozne politike.

Projektom će se unaprijediti učinkovito planiranje prijevoznih kapaciteta javnoga prijevoznog sektora u Srednjoj Europi da bi se udovoljilo perifernoj i prekograničnoj potražnji. To će se postići elaboriranjem, usklađivanjem i koordinacijom strategija, akcijskih planova i alata koji će se implementirati na regionalnoj i prekograničnoj razini kroz pilot-akcije.

Radi se o tri međusobno povezana djelokruha (*out-puta*):

- I. Mogućnost povezivanja različitih područja pružanja usluge sklapanjem ugovora o uslugama javnog prijevoza (PSO), usklađivanjem multimodalnih voznih redova te unapređenjem željezničkih regionalnih i prekograničnih usluga
- II. Integrirana karata i tarifni sustavi – prvi put testiranjem i implementacijom integriranih regionalnih i prekograničnih multimodalnih karata
- III. Implementacija najučinkovitijeg i najinovativnijeg ICT rješenja/alata za pružanje informacija o mobilnosti korisnicima.

Tim djelokruzima razvit će se transnacionalna razina i pružiti zajedničko rješenje za zajednički problem. Treba ih zajednički razvijati i razrađivati kako bi se primijenili za trajanja projekta aktivnim sudjelovanjem projektnih partnera u sklopu svih radnih paketa.

Transnacionalnom strategijom i akcijskim planovima na regionalnoj i prekograničnoj razini kombinira se prometni i gospodarsko-teritorijalni razvoj projektnih partnera.

Svaki od projektnih partnera odgovoran je za vlastiti doprinos u vidu pilot-projekta, a za koji ima potpunu podršku voditelja svakoga radnog paketa.

Broj strategija i akcijskih planova razvijen i implementiran u sklopu projekta ima zadaću poboljšati regionalni putnički prijevoz. Na to se nadovezuju različiti alati i usluge kao dio pilot-aktivnosti svih partnera projekta.

Literatura:

- [1] Žvirblis A., Butkevičius J.: Evaluation of the competitiveness of the system of passenger transportation by railway, *Transport*, Volume 19, Issue 4, 2010.
- [2] Kalayci S.Y.: Railway Transport Liberalization: A Case Study of Various Countries in the World, *Journal of Management and Sustainability*, Volume 6, Issue 4, 2016.
- [3] Rosić S., Bošković B.: Decentralization of Competent Authorities for Contracting and Monitoring Public Service Obligations on The Railways - The British Way, Serbian Railways JSC, Serbia; University of Belgrade, Faculty for Transport and Traffic Engineering, Serbia
- [4] Bošković B., Rosić S.: Evropski modeli obaveze pružanja javnih usluga u železničkom prevozu putnika, IV Međunarodni simpozijum, Novi horizonti saobraćaja i komunikacije, Doboj, 22. i 23. Novembar 2013.
- [5] Butkevičius J.: The Strategy of Passenger Transportation by National Railway Transport, The Implementation of Public Service Obligations, *Transport*, Volume 24, Issue 2, 2009.
- [6] USEmobility, dostupno na <http://www.usemobility.eu/>

UDK: 656.224

Adresa autora:

mr. Renato Humić, dipl. ing. prom.

HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

renato.humic@hzpp.hr

SAŽETAK

Nacionalni željeznički prijevoznik u RH jest HŽ Putnički prijevoz koji je zadužen za prijevoz putnika te unutar željezničkog tržišta nema konkurenciju, međutim liberalizacijom željezničkog tržišta bit će omogućen ulazak i drugih prijevoznika. Time se HŽPP suočio s problemom održivosti prijevozne usluge u unutarnjemu prijevozu na pojedinim linijama zbog troškova koje nije moguće pokriti iz prihoda nastalih izravnom prodajom prijevoznih usluga. PSO ugovor potiče održivost usluge, a ujedno nadoknađuje financijske razlike prijevozniku. U tome veliku ulogu ima nacionalno ministarstvo uz čije je posredništvo moguće sklopiti PSO ugovore. Proučavanjem potreba pojedinih država nastao je projekt CONNECT2CE koji teži svladavanju prepreka koje onemogućuju teritorijalnu suradnju u smislu regionalne, periferne i prekogranične suradnje prijevoznih poduzeća prema glavnim regionalnim/nacionalnim EU-ovim prometnim mrežama i čvorištima te od njih. CONNECT2CE želi poboljšati kvalitativno i kvantitativno razumijevanje, podići razinu svjesnosti o trenutačnim i budućim potrebama za uslugama regionalnog javnog prijevoza u Srednjoj Europi te ustupiti projektnim partnerima, nadležnim tijelima i regionalnim javnim prijevoznicima alate i vještine kojima će unaprijediti svoje prijevozne politike.

Ključne riječi: PSO ugovor, projekt CONNECT2CE, tržište, prijevozne usluge

Kategorizacija: stručni rad

SUMMARY

IMPROVEMENT OF PLANNING AND COORDINATION OF REGIONAL PUBLIC TRANSPORT SYSTEMS FOR A BETTER CONNECTION WITH NATIONAL AND EUROPEAN TRANSPORT NETWORKS (TEN-T) IN LINE WITH PROVISIONS OF REGULATION 1370/2007 (PSO) - CONNECT2CE PROJECT

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. is national railway transport operator and is in charge for passenger transport, which does not have any competition within railway market. However, market liberalization will allow other transport operator to enter this particular railway market and then HŽ PP will be confronted with transport service sustainability in certain domestic routes due to the fact that costs at this particular routes are too high. Ticket sale in those routes doesn't generate enough incomes. PSO contract is enhancing service sustainability and also compensates to operator for financial differences. Significant role has national Ministry, which can interfere and allow signing of PSO. By studying all the needs certain States in Europe, a project CONNECT2CE raised. Purpose of the project is to overcome obstacles which doesn't allow territorial cooperation in a way of regional, peripheral and cross border collaboration between transport operators towards and from main regional/national EU networks and hubs. CONNECT2CE would like to improve qualitative and quantitative understanding and also raise the awareness of current and future need for regional public services in central Europe. By this, Project partners, local authorities and regional public operators will have tools and skills to enhance their own transport politics as well as operations.

Key words: PSO contract, project CONNECT2CE, Market, Transport services

Categorization: professional paper